

Klaar voor de reis? Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB) en diverse onbekende auteurs.

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2012
Website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord “Aan de reis”

Dit keer eens iets anders. We kijken vooruit naar de zomer. Hopelijk wordt het een goede zomer waarin we veel aan de watersport kunnen doen.

Sommigen blijven in Nederland terwijl anderen met meer vrije tijd een langere reis maken. Weinigen maken een heel lange reis en gaan over de oceanen de horizon achterna.

Om enigzins invulling aan dit gebeuren te geven hebben we een en ander op een rijtje gezet zodat “aan de reis” gaan een plezier rijke en memorabele tijd wordt en we aan het eind van het seizoen weer kunnen “binnenlopen”.

Er is gebruik gemaakt van notities gemaakt tijdens diverse lezingen waarvan de auteurs helaas niet meer bekend zijn. Wij geven in de reistips wat meer aandacht aan de kleine schepen die elk jaar in een treintje door “Kielkanaal” varen op weg naar de Oostzee om van de rust en de weidsheid te genieten.

Helaas is het verhaal niet compleet. Er zijn zoveel facetten aan het onderwerp dat het een heel boekwerk zou worden. Mocht u tips of opmerkingen hebben dan horen we dit graag en we volgend voorjaar een 2e deel kunnen schrijven

Henk Bos

EMH maakt zich sterk voor een goede invulling van hoofdstuk 19

Op 7 maart 2012 heeft er een zitting plaatsgevonden in Straatsburg waar EMH de belangen van historische pleziervaartuigen in Europa kon verdedigen teneinde een zo goed mogelijke invulling te verkrijgen van hoofdstuk 19.
Op deze gezamenlijke vergadering (JWG) van deskundigen van de lidstaten van de Europese Unie en de CCR was EMH uitgenodigd om een presentatie te houden.
De volgende presentaties zijn gegeven:
- EMH, algemene presentatie
- Oostenrijk, presentatie Freunde Historische Schiffe
- België, presentatie Watererfgoed Vlaanderen
- Frankrijk, presentie Voiles de Loire
- Duitsland, presentatie Gemeinsame Kommission für Historische Wasserfahrzeuge
- Nederland, presentatie Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV)
- Engeland, presentatie National Historic Ships

Ze hebben ook een gezamenlijk voorstel ingediend namens de eigenaren van historische schepen voor de discussie binnen de JWG.

De presentaties en het voorstel, inclusief memorie van toelichting en commentaar kan worden gedownload op http://www.e-m-h.eu/iwc.aspx onderaan het kopje ++ laatste ontwikkelingen ++ nieuws ++ laatste ontwikkelingen ++ nieuws.
Bron: EMH

Overgangsbepalingen technische eisen op agenda CCR

De Nederlandse delegatie (van de overheid) heeft in de CCR vergadering van maart 2012 het onderwerp "overgangsbepalingen technische eisen" opnieuw op de agenda gebracht. Het is inmiddels gebleken dat veel eigenaren van kleine schepen (beroepsvaart kleiner dan 55 m) in de problemen zouden kunnen komen vanwege de nieuwe eisen. De Nederlandse binnenvaartorganisaties concludeerden dat nut en noodzaak op het gebied van technische eisen veelal ontbreekt.
Bron: Schuttevaer.

Wijziging Scheepsafvalstoffen Rijn- en binnenvaart

Op 8 februari is de Scheepsafvalstoffenregeling Rijn- en binnenvaart en op 22 februari 2012 is het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen voor onze doelgroep zijn:

Regeling
Artikel 2
De schepen die in artikel 3 van het besluit zijn uitgezonderd, zijn:
a. zeeschepen die zich bevinden in zeehavens of op daarheen leidende zeetoegangswegen;
b. pleziervaartuigen als bedoeld in de Wet pleziervaartuigen;
c. vaartuigen die uit hoofde van hun feitelijke bestemming plaatsgebonden zijn.

Artikel 3
Het nationaal instituut, bedoeld in artikel 39g van de Binnenvaartwet, is de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart te Rotterdam.

Artikel 7
Het tarief van de afvalbeheersbijdrage bedraagt € 7,50 per 1000 liter gasolie, gemeten bij 15°C.

Artikel 9
1. Het model voor het olie-afgifteboekje, bedoeld in artikel 14 van het besluit, is het model, opgenomen in aanhangsel I bij de Uitvoeringsregeling.
2. Een olie-afgifteboekje wordt verstrekt door de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart te Rotterdam.

Artikel 26
Deze regeling treedt in werking tegelijk met besluit van 22 februari 2012 houdende wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de implementatie van internationale voorschriften.
Het Scheepsafvalstoffenverdrag Rijn- en Binnenvaart is voor Nederland geïmplementeerd in het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (hierna: besluit), in de Regeling scheepsafvalstoffen Rijn- en binnenvaart en in de Binnenvaartregeling. Het verdrag omvat mede de Uitvoeringsregeling met technische bepalingen. Deze Uitvoeringsregeling wordt door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) met enige regelmaat gewijzigd. Daarom worden de bepalingen van het besluit, die met het oog op implementatie regelmatig wijziging behoeven, thans overgeheveld naar het niveau van ministeriële regeling. Daartoe strekt deze regeling.
De regeling hangt derhalve samen met de gelijktijdige wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart in verband met de implementatie van internationale voorschriften.

Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2012-2800.html

Besluit

Artikel 3
In afwijking van artikel 2 is dit besluit niet van toepassing op bij regeling van Onze Minister aangewezen vaartuigen, voor zover in die regeling bepaald.
De verwijzing naar specifieke schepen (waarop het besluit in navolging van het verdrag niet van toepassing is) wordt door delegatie naar de regeling algemener gemaakt.
Te voorzien is dat de Uitvoeringsregeling bij het Verdrag zodanig zal worden aangepast dat deze niet in volle omvang van toepassing zal zijn op alle categorieën schepen, bijvoorbeeld ten aanzien van de verplichting om te beschikken over een losverklaring. Een dergelijke wijziging kan in een ministeriële regeling worden geïmplementeerd.

Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2012-101.html.
Zoals te lezen is, is het scheepsafvalstoffenbesluit en de bijbehorende regeling niet van toepassing op pleziervaartuigen zoals vallend onder de wet Pleziervaartuigen. Historische pleziervaartuigen vallen echter niet onder de wet Pleziervaartuigen waardoor een 'grijs gebied' is ontstaan.
Bron: officiële bekendmakingen



Kamerleden zetten zich in voor mobiel erfgoed

De kamerleden De Rouwe en Van Hijum hebben zich ingezet voor de Nederlandse zeilschepen in Duitsland die daar al langere tijd problemen hebben met de overheid mbt de keuring van zeezeilschepen. De vragen en antwoorden kun je vinden op http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/03/27/beantwoording-kamervragen-van-de-leden-de-rouwe-en-van-hijum-over-de-inspectie-van-nederlandse-zeilschepen-in-duitsland.html.

De kamerleden Haverkamp en Van Hijum hebben zich ook ingezet voor historische treinstellen die zich over het publieke treinnetwerk begeven. De vragen en antwoorden kun je vinden op http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/02/29/beantwoording-kamervragen-van-de-leden-haverkamp-en-van-hijum-over-historische-treinstellen.html.
Bron: rijksoverheid.nl

AIS niet gebruikt voor verbaliseren binnenvaart

In de media is onlangs enige ophef ontstaan over het bericht dat de kustwacht AIS gebruikt om verbaliserend op te treden. In de zeevaart is het gebruikelijk als zeeschepen bepaalde regels overtreden deze via AIS op te sporen en proces verbaal op te maken. Denk daarbij aan grote tankers

met gevaarlijke stoffen die verplicht van diepwater routes gebruik moeten maken. Ook kun je denken aan het varen in de Inshore Traffic Zone als je daar niets te zoeken hebt (ITZ mag alleen gebruikt worden door kustverkeer die rechtstreeks van/naar een haven vaart of schepen kleiner dan 20 meter). Dit onjuist gebruik valt onder 'afsnijden'.

In de binnenvaart (dus op de binnenwateren) wordt door de kustwacht op basis van AIS niet verbaliserend opgetreden. Desgevraagd geven ook Rijkswaterstaat en de KLPD aan dat op basis van AIS gegevens niet verbaliserend wordt opgetreden.
Bron: Schuttevaer en Binnenvaartkrant

Scheepswrak Titanic beschermd door UNESCO

Het UNESCO verdrag van 2001 inzake de bescherming van het cultureel erfgoed onder water is van toepassing op alle sporen van het menselijk bestaan met een cultureel, historisch of archeologisch karakter die al minstens 100 jaar onder water liggen. Sinds 15 april 2012 (100 jaar na het zinken) wordt het wrak van de Titanic beschermd onder dit verdrag.

Op 15 april 1912 is het schip op de Noord-Atlantische Oceaan gezonken om vervolgens op 1 september 1985 weer ontdekt te worden. Het wrak ligt zo'n 340 mijl uit de kust van Newfoundland Canada op ongeveer 3800 m onder het water oppervlak. Het zinken van de Titanic heeft geleid tot diverse belangrijke verbeteringen in de veiligheid op zee zoals de oprichting van het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) in 1914 en de oprichting van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

De Titanic ligt in internationale wateren waardoor het buiten de jurisdictie van een nationale staat ligt. Door het wrak onder het onderwater archeologie verdrag te brengen kunnen de verdragsstaten het schip nog enigszins beschermen tegen wrakroof en beschadiging van het wrak. Hierdoor is niet alleen plundering van het wrak illegaal maar ook commerciële exploitatie. Het verdrag noemt ook uitdrukkelijk het eerbiedigen van menselijke resten op de sites. Het verdrag van 2001 is inmiddels gegratificeerd door 41 landen. Andere landen bereiden bekrachtiging voor zoals Frankrijk en Nederland.

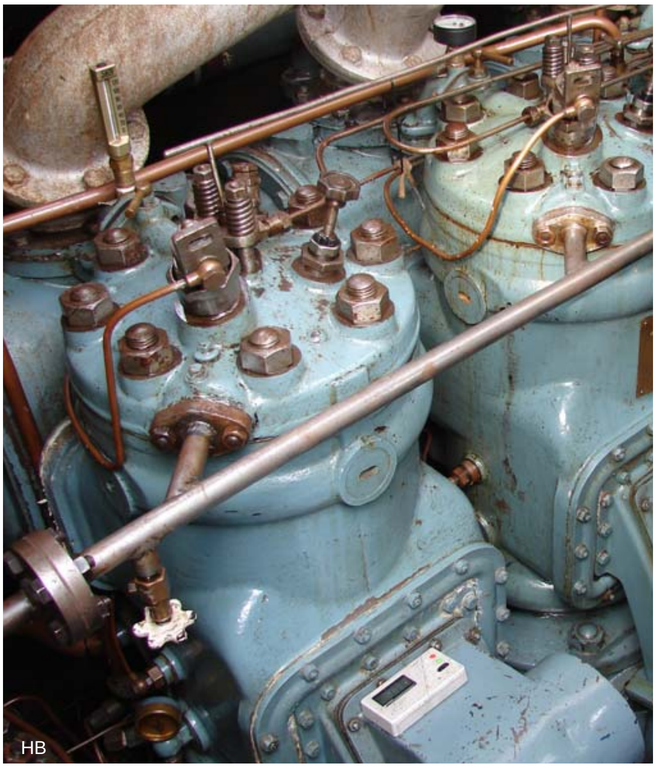
Volgens het UNESCO verdrag van 2001 moeten alle oude wrakken (tenminste 100 jaar geleden gezonken) met respect worden behandeld en worden gezien als maritieme monumenten voor de mensen die omkwamen toen de schepen zonken. Zij moeten onderzocht worden in plaats van commerciële belangen te dienen. De Titanic is een bijzonder schip waarmee dit verdrag nu zichtbaar gemaakt wordt.

Zie http://www.unesco.org/new/index.php?id=49392.

Bron: UNESCO

Ontdekking zestiende-eeuws schip bij Stavoren

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voert van 11 tot 20 april 2012 een onderzoek uit op een scheepswrak dat rond 1500 voor de haven van Stavoren is gezonken. Op dit moment is slechts bekend dat het hier om een handelsschip gaat dat zwaar, stevig is gebouwd en waarvan de huidplanken dakpansgewijs over elkaar heen liggen.
Een belangrijke vondst omdat we nog maar heel weinig weten van schepen die rond de overgang tussen 15de en 16de eeuw op deze wijze gebouwd werden. De ontdekking werd gedaan door amateurarcheologen van de Landelijke Werkgroep Archeologie Onder Water (LWAOW).
Dit 'veldwerk' heeft, naast wetenschappelijk onderzoek, nog een tweede doel. Met het onderzoek naar het schip in Stavoren wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een gelimiteerd aantal studenten de gelegenheid geboden ervaring op te doen met archeologisch onderzoek onder water. Voor studenten archeologie in Nederland zijn er tot op heden geen mogelijkheden geweest om praktijkervaring op te doen en Nederland kent nog maar weinig onderwater archeologen. En dat is vreemd want Nederland is een 'zeevarende natie' en Nederlanders voelen zich verbonden met hun maritieme tradities.
Het schip wordt overigens niet gelicht. Na dit zogenaamde waardestellende onderzoek, zal het schip blijven liggen waar het ligt. Behoud in situ zoals dat heet, is een belangrijk uitgangspunt van de Rijksdienst als het gaat om de zorg voor ons erfgoed.
Het scheepsarcheologisch onderzoek bij Stavoren wordt uitgevoerd in het kader van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed dat in 2012 van start is gegaan. De doelstelling van het programma is dat het Nederlands Maritiem Erfgoed in Nederland en daarbuiten beter wordt onderzocht en beheerd en dat de kennis en het begrip over ons maritiem verleden wordt vergroot.
Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Reisvoorbereiding

VOORBEREIDINGEN THUIS

De informatie, die u hierbij aantreft, geeft u een inzicht wat er allemaal komt kijken bij tochten van 4 maanden en meer. Waar moet je allemaal wel niet aan denken?
Hieronder een greep uit een veelheid van onderwerpen! (zeker niet compleet!)

Verzekeringen
* Autoverzekering opzeggen (als de auto onderdak staat).
* Ziektekosten verzekering: informeer of men in het buitenland verzekerd is en hoe. Anders opzeggen, aangetekend (afhankelijk van de verzekering).
* Reis- / ziektekostenverzekering afsluiten.
Bij een reisverzekering is het zaak dat men ook hier goed naar de voorwaarden kijkt. Het kan zijn dat de dekking alleen geldt indien er sprake is van een geboekte reis.
Ook wordt er vaak een voorwaarde gesteld met betrekking tot het aantal weken dat men aaneen gesloten op reis is.
Ook een doorlopende reisverzekering geldt maar voor een x-aantal maanden achtereen.
* inboedelverzekering opzeggen als het huis niet bewoond wordt tijdens je afwezigheid?
* Bootverzekering aanpassen.
* Testament opstellen.
* Abonnementen / lidmaatschappen opzeggen of tijdelijke stopzetten: krant / (watersport)bladen; vakbond; sportvereniging.

Zaakwaarnemer
Als het even kan, zorg voor een zaakwaarnemer. Soms een goede vriend of een buurman.
Vergeet niet deze zaakwaarnemer te machtigen!

Het huis
Een ideale situatie is het als het tijdelijk verhuurd kan worden. Denk er wel aan om goede afspraken te maken, wat bijvoorbeeld privé moet blijven en informeer ook naar een eventuele WA verzekering. Er bestaan bureaus die een en ander voor u regelen (contracten etc. etc.).

Indien het huis onbewoond blijft is het handig een goede buur of kennis te vragen regelmatig het huis te luchten en de eventuele aanwezige planten te verzorgen. Ook van tijd tot tijd de afvoeren laten doorspoelen, zodat stankafsluiters weer vol water zijn. Beter is het om de planten weg te doen (of tijdelijk elders te stallen). Daarvoor in de plaats kan men kunstplanten aanschaffen om het huis toch een "bewoond" uiterlijk te geven.

TV en radio antennes losmaken, waakvlammen van CV ketels of geisers doven. Eventuele aanwezige boiler uitschakelen. Ook is het raadzaam om de stekker van radio, TV, magnetron, koffiezetapparaat e.d. uit de stopcontacten te nemen. Controleer of er nog energie verbruikt wordt.
Het is mogelijk het abonnement van de telefoon te wijzigen (laag bedrag voor het abonnement en hoge gesprekskosten, er wordt tijdens de afwezigheid toch niet gebeld).
De rekeningen zoveel mogelijk automatisch laten lopen.
Degene aan wie de post wordt doorgezonden eventueel machtigen voor het betalen van de rekeningen die niet automatisch zijn.

Tijdklokken aanschaffen, zo mogelijk met een weekprogramma. Het huis moet er zo "bewoond" mogelijk uitzien.
Denk daarbij ook aan een extra licht op bv de slaapkamer of de badkamer. Door het openstaan van de gordijnen ziet men al gauw dat er niemand thuis is. Brandt er ergens boven nog een licht, is de twijfel groter.
Tevens kun je mat plakplastic op het raam plakken tegen de directe inkijk. Aan de achterzijde installeerden we een sterke lamp met bewegingssensor.
Sociale controle. We overlegden met alle buren. Zij houden het huis goed in de gaten.

DE BOOT

Opbergschema
Maak een opbergschema om alles terug te kunnen vinden. U zult merken dat de dingen een andere plek krijgen als u gewend bent tijdens het weekendzeilen.

De motor
Zorg voor een goede controlebeurt. Alle zichtbare mankementen verhelpen. Zorg voor een aantal reserve onderdelen (brandstof filters, brandstofpomp, oliefilters, V snaar, impeller enz.) De dealer of onderhoudsmonteur kan u daarbij helpen. Afhankelijk van het vaargebied is het veelal moeilijk om aan de juiste onderdelen te komen.
Ook is het handig een motorcursus te volgen zodat men in staat is de niet al te moeilijke storingen zelf te verhelpen.

Gasinstallatie
Zorg dat het gekeurd wordt door een gecertificeerde persoon zodat u de komende 3 jaar niet meer gekeurd hoeft te worden. In Frankrijk kan de keuringsprijs oplopen tot 1000 Euro!

Zeilersvergrijzing
Er is in de watersport een enorme 'zeilersvergrijzing' aan de gang. Ontwerpers en werven spelen handig op in op de vraag naar motorschepen met een 'ex-zeilers wensenpakket'.
De 'oudere' watersporter ontdekt steeds meer de voordelen van het motorbootvaren.
80% van de motorbootvaarders op zee zijn 'ex-zeezeilers' en brengen daardoor gelukkig al een hoop ervaring, kennis en inzicht mee.

Welke boot?
Kan je met elke motorboot de zee op? Nee, natuurlijk niet, dat mag duidelijk zijn!
Er wordt wel eens gezegd dat je met iedere badkuip, voorzien van een BB motor de zee op kan, maar zo simpel ligt het echter niet helemaal. Wat is er dan nodig om met een motorboot de zee op te gaan?

Het schip moet voldoende stabiliteit hebben en goed gedrag in golven. Een schip is zo zeewaardig als zijn bemanning. Schip en bemanning bepalen samen de zeewaardigheid !
Schip en bemanning moeten opgewassen zijn tegen de zeecondities die ze tegenkomen of eventueel kunnen tegenkomen bij plotselinge weersomslag.
Tegenwoordig hebben alle werfgebouwde schepen een heel alfabet met kwalificaties, als ISO- en CE- normen, waaruit blijkt hoe de kwaliteit en zeewaardig zou kunnen zijn.
Zou kunnen zijn, want ziet U al een stalen multiknikspant bakdekker van 12 meter voor U, die met windkracht 8 Bf. en 4 meter hoge golven op zee zit, maar wel voldoet aan CE norm B.

Er zijn schepen met kwalificaties B of C, waarmee er op het IJsselmeer bij windkracht 5 Bf. al grote moeilijkheden ontstaan. Dit komt omdat de schepen meer aankunnen dan hun bemanning maar soms ook omdat de constructie van de schepen toch niet zo gunstig is uitgevallen als bedoeld door de ontwerper en/of bouwer van het schip.

Het ontwerp en kwaliteit van het schip moet dus stroken met wat je er mee wilt en wat je vaargebied gaat worden. De keuze van de rompvorm, knikspant, rondspant of diepe V-romp is daarbij essentieel. Waterverplaatser of planerend, c.q. semi-planerend.
Kies je dus voor varen op groot water en/of zee, dan moet het ontwerp van het schip daar ook voor geschikt zijn en zal je een keus moeten maken uit het grote aanbod ontwerpen.

Varen met ervaring
Bij het ontwerpen van motorboten wordt in de eerste plaats gekozen voor comfort en ontstaan er luxe 'wooneenheden' gebaseerd op de kennelijke ervaring van het veel liggen in havens (plug in - plug out schepen).
Er zal echter ook zorg besteed moeten worden aan de inrichting van die schepen, waar wél mee gevaren wordt en waarbij niet alles direct door het schip heen vliegt bij de eerste de beste golfbeweging.
Een situatie die trouwens op een groot deel van de recreatievloot heel gewoon schijn te zijn, want bij de eerste de beste golf vallen de kopjes van tafel, de TV van de boekenplank en de bemanning van zijn stoel en de 'golvenmakers' zijn dan weer de schuldigen.

Bootmanagement en bootinrichting kunnen veel van die ellende besparen als ontwerpers naar de wensen van de gebruikers luisteren.
Is er bv. plek aan boord om samen het schip te besturen en te navigeren, want op groot water en op zee wordt weer normaal genavigeerd en niet altijd langs een walletje en van brug naar brug gevaren.

Kan alles gemakkelijk 'zeevast' worden gezet aan boord.
Een stapel borden die in een kastje 5 cm. kan verschuiven door een golfbeweging, wordt op dat moment 10 x zo zwaar en zal het kastje opendrukken en het volledige servies aan de kajuitbodem prijsgeven.
Is er een eigen plek voor de navigator?
Staan de stuurstoelen vast aan het schip?

Zeeziekte
Zeeziekte en alle verschijnselen daar om heen worden nog vaak als 'aanstellerij' afgedaan….. Niets is minder waar, iemand die zeeziek is, is ernstig ziek.

Factoren die zeeziekte kunnen voorkomen:
Minder gestrest en/of vermoeid vertrekken.
Vertrouwen hebben in de schipper en in elkaars vaardigheden. Geen gepieker dus….
Vaker kleine beetjes eten (niet meer) en drinken (geen alcohol).
Voldoende rust nemen als je geen wacht hebt!
In de kuip zijn en 'iets' doen geeft afleiding.
Warm aankleden en vooral iets op het hoofd. 40% van de warmte verlies je via het hoofd. Zorg dat ze aangelijnd blijven als ze spugen. Gebruik een puts.

Voeding i.v.m zeeziekte:
* Geen galbelastende voeding!
* Geen koffie.
* Geen chocolade.
* Geen vette happen (lekker gebakken eitje….).
Een dag van te voren beginnen 'pillen' te slikken.

Licht verteerbaar voedsel:
* Rijst
* Pasta's
* Kant en klaar

Zeeziekte heeft iets met evenwichtsorganen:
* Watje in een oor.
* Drukpuntriempjes aan de pols.
Zeezieke bemanningsleden behoeven zorg!
Oppassen voor uitdroging! (water met Oricel).
Blijven eten! eens blijft het erin!... (biscuit).



Versnellingen en zeeziekte
In lucht- en ruimtevaart wordt iemand getest op zijn inzetbaarheid onder helling en versnelling.
Fysieke invloeden zijn daarbij duidelijk.
Op het moment dat een schip meer dan 30º gaat slingeren of dat het schip gaat stampen, zodat er voor de bemanning 'versnellingen' optreden groter dan 1g, dan kun je de armen en benen alleen nog maar gebruiken om je schrap te zetten en ontstaan er situaties waarin er makkelijk lichamelijk letsel kan ontstaan. 'Cakewaleffect'.
Op grotere schepen is gebleken hoe betrekkelijk snel zeeziekte ontstaat en helling en versnelling hinderlijk tot ondragelijk wordt en de normale mogelijkheid tot het verrichten van arbeid sterk afneemt. Die grens ligt al op 0,2g. een waarde die waarschijnlijk aan boord van een zeiljacht al zal optreden bij een windsterkte van 4/5 Bf. Daarboven, we spreken dan over significante versnellingen, zijn de piekversnellingen nog eens ruim 2 x hoger en is alleen sturen en marifoon bedienen dan nog mogelijk; kaarten bijwerken, koken en normale toiletgang b.v. gaan al niet meer.

UITRUSTING

Bijboot
Doordat men in de gelegenheid is veel te ankeren is een bijboot, al of niet met een buitenboordmotor, een must.

Vouwfietsjes
Veel havens liggen buiten de bebouwde kom en vaak ver weg van winkels. Dat laatste kan ook het geval zijn bij toewijzing van een ligplaats aan het einde van een grote haven. U zult dan erg blij zijn met een dergelijk eenvoudig vervoermiddel. Ook het achterland gaat eerder voor u open.

Loopplank
Door de manier van aanleggen in de havens is een loopplank dikwijls een must. Het is eenvoudiger een zodanige plank al voor de reis gemaakt te hebben.

Zonnetent
Indien het Caribisch gebied of de Middellandse Zee het reisdoel is, is een goede zonnetent onontbeerlijk.
Ook verdient het aanbeveling om een constructie te maken waardoor men ook tijdens het varen in de schaduw zit.
In dit soort gebieden wordt veel gebruik gemaakt van een Bimini, een roestvrijstalen of aluminium buizenconstructie, al dan niet gecombineerd met banden die het tot een stevig geheel maakt. Daarop een canvas 'dak'.
Als men in een haven of baai ligt kan een zonnetent geconstrueerd worden die het overgrote deel van het schip beslaat.

Koelkast
Een groot deel van de moderne schepen is al uitgerust is met een koelkast. Zo niet, dan is het zeer wenselijk om er een alsnog aan te schaffen. Er zijn tegenwoordig compressorkoelkasten op de markt die weinig stroom gebruiken en op 12 volt draaien. Ze hebben het voordeel dat het ook werkt onder helling.
Bovendien is het te overwegen om, als extra, een z.g. 'Vrachtwagenkoelkast' mee te nemen. Deze werkt, of op de accu of via walstroom. Deze kan prima aangezet worden wanneer men op de motor vaart. Deze werken via het Peltier effect wat een beduidend lager rendement heeft dan een compressor koelkast of box.

Onderwatertoilet
Aan te raden is een complete reserve onderdelenset mee te nemen. Bedenk ook dat in de Griekse havens het gebruik van een onderwatertoilet, zonder vuilwatertank, niet is toegestaan. In Turkije is een vuilwatertank zelfs verplicht.

Landvasten (voor reis binnendoor)
Het gebruik in de sluizen van langere landvasten dan u gewend bent in Nederland, is een aanrader. Landvasten langer dan 20 meter zijn moeilijk in gebruik maar kunnen in moeilijke omstandigheden toch zeer handig zijn.



Extra diesel
Het varen in Kroatië, Italië of Griekenland houdt in dat het soms moeilijk is om aan diesel te komen. Vaak moet men een eind lopen om in een stadje of dorpje diesel te kunnen kopen. Het verdient aanbeveling om in ieder geval een paar jerrytankjes van 10 liter mee te nemen. Dit gecombineerd met een bagage trolley maakt het mogelijk om de diesel van ver te halen. Daarnaast is het raadzaam om een tank van ca 20 liter mee te nemen, die gelijktijdig gevuld kan worden wanneer men in een haven kan tanken.

Ons devies is, als je kunt tanken, water of diesel, doe het dan. Altijd tanken door middel van een trechter met filter. Extra filteren door een stuk van een oude panty is niet overbodig.

Water
Ook hierbij geldt, tanken als het kan, ook al is het maar 5 liter. Als men er ruimte voor heeft is het erg plezierig om bijv. met een waterzak extra water mee te kunnen nemen. Ook een handdouche is een luxe wanneer men in het zoute zeewater heeft gezwommen. In de meeste havens of kades zijn tappunten, echter zonder slang. Zorg daarom zelf voor een lange slang met verschillende koppelings-mogelijkheden. Een platte, oprolbare slang neemt weinig plaats in en voldoet prima.

Stroom
In de Baltische staten, Kroatië en Italië is het vaak mogelijk walstroom te krijgen, soms van heel ver of via verdeelstekkers. Controleer de spanning en de aansluitingen voor u deze koppelt met uw boordnet. Soms staat er 400 Volt op een 230 V aansluiting. Soms ook maar 190 Volt. Staat er tussen de nul en de aarde meer dan 12 Volt dan is het verstandig om deze niet te gebruiken. In Kroatië zijn de stroompalen uitgerust met 16 ampère zekering. Voorzieningen betreffende elektra (en water) ontbreken gewoonlijk in de havens van Griekenland. Over het algemeen alleen in de marina's. Soms is het wel mogelijk stroom via een aardige restauranthouder te bemachtigen.

Accu's
In een boot gaat een huishoudaccu circa 3 a 4 jaar mee. Denkt u dat de accu's moeten worden vervangen tijdens de reis, twijfel dan niet om al voor de reis nieuwe te kopen en aan te sluiten.

Gas
De grote 'groene gasflessen', waarmee veel van onze boten zijn uitgerust, kunnen in Kroatië op veel plaatsen worden gevuld. Dat is niet mogelijk in Italië of Griekenland. Daar is het weer mogelijk om de 'blauwe campinggas' flessen te kopen. In Duitsland zijn de grijze DIN flessen door een vulstation weer op gewicht te brengen. Het komt regelmatig voor dat gasflessen gevuld worden met LPG. Dit kan alleen in propaanflessen. Butaanflessen zijn niet sterk genoeg!
Er zijn 3 kg propaanflessen te koop. Deze zijn van het zelfde formaat als de 3 kg Campinggas flessen.
Probeer de gasinstallatie zodanig te maken dat je verschillende soorten gasflessen kunt aansluiten.
Er is een speciale fleskraan voor Campinggasflessen waar de normale DIN reduceer op past.

Op veel jachthavens is het mogelijk om 220 V te gebruiken. Dit geeft de mogelijkheid voor de volgende gas besparende zaken:
* Waterkoker gebruiken.
* Bij winkels in camping en caravan artikelen is een straalkacheltje te koop van 250 plus 500 Watt. Dit is net genoeg om in de noordelijke landen de kou uit de kajuit te houden.

Bevoorrading
Het is raadzaam om voor ca. 3 dagen voorraad in te slaan. De mogelijkheden om 'vers' te kopen zijn vele. Het heeft absoluut geen zin om je boot met allerlei blikken vol te stouwen. Ervaring heeft ons geleerd dat je dit dan nog jarenlang meesleept. Zoals in het voorgaande gesteld, geldt dat dus niet voor water en diesel.

Bij het varen op de Oostzee kan het nog wel eens zeer koud zijn. Zorg voor voldoende kleding en een goed werkende verwarmingsinstallatie.
Varen op de Middellandse zee betekent, over het algemeen, mooi weer. Dit houdt in dat dikke truien taboe zijn.
Neem er een of twee mee voor een kille avond maar beslist niet meer. Zwemgoed en T-shirts worden het meest gedragen. Ook hiervan niet te veel, want er zal toch af en toe gewassen moeten worden: vuile was gaat na een poos ruiken. Het verdient aanbeveling de vuile was in een sloop of linnen zak te bewaren en niet in een vuilniszak (geeft schimmel!). Vaak is het mogelijk de was in een marina te doen. Soms bieden hotels of restaurants deze mogelijkheid aan. Ook hierbij: als het mogelijk is, doen.

Zorg voor een uitgebreide EHBO kist. Als men regelmatig bepaalde medicijnen moet gebruiken, zorg dan voor een voldoende voorraad. Haal een medicijnpaspoort bij de apotheek. Ook is het aan te bevelen om een voorraadje 'huismiddeltjes' mee te nemen.
Deze zijn in het buitenland meestal ook wel te koop maar door taalproblemen kan er wel eens een misverstand optreden. (Bijv. een laxeermiddel tegen diaree).

Aandachtspunten voor de veiligheid
* Inzetbaarheid van de bemanning.
* 'effe checken……'
* check! check! en double-check!!
* reisvoorbereiding en routeplanning. (CWO)
* hypothermia = onderkoeling.
* koken aan boord.
* brand, beter voorkomen.
* MOB procedure.
* boord management, logistiek aan boord.
* standard Marine Vocabulary.
* reddingsvesten voor alle opvarenden.

AIS
AIS behoort ook tot de veiligheidsuitrusting. Over de aanschaf is al veel geschreven daarom beperken we ons tot enkele praktijk ervaringen.



Sommige geven via de antenneaansluiting een enorme stroomlekkage (o.a. Nasa). De fabrikant voorziet standaard ook de buitenmantel van de antennedraad van een stroompje. Helaas bleek dit pas na herhaald navragen en aandringen van de leverancier bij de fabrikant. Er is verzuimd dit in de montage instructies te vermelden.
Bij een reguliere marifoon is dit niet het geval. Via een "geïsoleerde" tweede reserve marifoonantenne is dit op te lossen. De geïsoleerd opgestelde marifoonantenne is gevoelig voor waterlekkage. Dit water dringt via de buitenmantel van de coaxkabel in de "enginebox" wat dan het einde ervan betekent.

VERZEKERING

Bootverzekering
Kijk naar de polisvoorwaarden betreffende de dekking van het vaargebied. Neem bij twijfel contact op met je verzekering. Ook als men overweegt de boot te laten overwinteren in bijv. Kroatië of Griekenland zijn er nog al eens voetangels en klemmen. (Aegon bepaalt dat er 50% extra premie moet worden betaald over de periode dat de boot onbemand achter blijft).
Informeer of er ook dekking is indien men overweegt de boot over de weg te laten transporteren. De transporteur is ook wel verzekerd, maar met een beperkt risico.

In Italië moet men een zgn. Italië-certificaat kunnen overleggen. Dit certificaat, dat in het Italiaans is opgesteld, wordt op aanvraag door uw verzekeringsmaatschappij gratis verstrekt.

Reispapieren en documenten
http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/Info_20m-63.pdf
Indien U de ontwikkelingen volgt, zult U weten dat er zo langzamerhand een heel boekwerk nodig is om 'buitengaats' te gaan. Vreemdelingenwet en het nieuwe Solas V verdrag dragen daaraan stevig bij.

In de regel moet u in de havens een ICP-bewijs kunnen overleggen. In Frankrijk vraagt men nog steeds naar een Vlaggenbrief. Beide reisdocumenten zijn aan te vragen bij de ANWB. Maak extra kopieën van uw reispapieren om mee te nemen en om eventueel een exemplaar bij een havenmeester of andere instantie achter te laten.
In het buitenland kunt u niet zomaar uw boot uitlenen.
Er moet een getekende machtiging aan boord zijn.
De ANWB heeft daarvoor voorgedrukte exemplaren.
Ook eisen verschillende landen dat u een bemanningslijst bijhoudt.

Om het eigendom van ons schip aan te kunnen tonen, kun je besluiten om het schip in het kadaster te laten registreren. Het schip wordt dan gemeten, gebrandmerkt en ingeschreven in het kadaster.
Tevens ontvang je een document de "Zeebrief". Een vriend maakte op zijn bedrijf een prachtige kleurenkopie, die niet voor de echte onderdeed. Deze kopie toonden we als om de scheepspapieren gevraagd werd en de originele bleef aan boord in een waterdichte map met de andere papieren zoals paspoorten e.d.

Tevens hadden we, wellicht ten overvloede, bij ons een (verlopen) ICP en een (verlopen) Vlaggenbrief.

*Bemanningslijst (heel veel kopieën!). Op de bemanningslijst moet vermeld staan:
- gegevens van schipper en opvarenden zoals:
- naam, adres en woonplaats.
- geboortedatum en geboorteplaats.
- paspoortnummers.
- naam, roepletters en MMSI nummer schip.
- merk-, type- afmetingen- en HIN code.
- gegevens motor/motornummer.
- kwalificatie bemanning. (schipper - navigator)

*Uitgewerkt vaarplan volgens SOLAS V. (Dit is regelgeving voor pleziervaartuigen.) De regels maken deel uit van Hoofdstuk V van de International Convention for the Safety of Life at sea.
Op het vaarplan moet zijn aangegeven:
- Welke route U denkt te gaan varen.
- Weerbericht voor vaargebied.
- Kaarten - Pilots - getijdentabel.
- Kwalificatie van de bemanning.
- ETD en ETA van havens vermelden.
- Is het thuisfront op de hoogte van Uw plannen.
- Wie is er 'walkapitein' en hoe bent U te bereiken.
- Alternatieve route voor het geval dat….

* Vergunning Wet wapens en munitie.
* Overzicht 'life saving signals' IMO.
* Overzicht SAR procedures.

DE REIS

Algemene Informatie
Voorheen verstrekte de ANWB voor zijn leden handige vaarwijzers over "Varen in het Buitenland" en 'Varen in de Middellandse Zee". Bij recentelijk navraag, bleken deze vaarwijzers niet meer door de ANWB verstrekt te worden. De organisatie verwijst nu voor informatie naar hun website op Internet te weten www.anwb.nl.

Mogelijkheden
Om het schip op de Middellandse Zee te krijgen zijn er 4 mogelijkheden.

Helemaal buitenom
Via de Zuid Engelse kust naar Falmouth. Daarna, via de Golf van Biskaje naar La Coruna (Noord Spanje), langs de Portugese kust naar Gibraltar. Deze tocht vraagt veel voorbereiding en vergt het uiterste van de bemanning.
Het is niet raadzaam om dit met 2 personen te doen.
Henk Timmerman heeft er een boekje over geschreven, 'Overleven op zee', waarbij men na lezing, zich nog maar eens goed moet beraden of deze optie wel zo aardig is.
Buitenom naar Bordeaux, daarna via de Gironde, Garonne, Canal Lateral de la Garonne en het Canal du Midi.
Ook hierbij via de Zuid Engelse kust naar Falmouth. Daarna de oversteek naar bijv. Brest. Langs de Bretonse kust hoppend naar Bordeaux. Hier is het mogelijk (in Royan of Pauillac) om de mast te strijken. In Bordeaux is het mogelijk autobanden aan te schaffen, of gratis mee te nemen (onmisbaar in de vele sluizen). Let wel, de diepte in het kanaal is op veel plaatsen nauwelijks 1 meter 50.

Helemaal binnendoor
Een mooie tocht via de kanalen van België en Frankrijk. Het verdient aanbeveling om de mast apart te laten versturen, dit in verband met de bewegingsvrijheid aan boord. Voor het sluizenwerk is het raadzaam gedurende de gehele tocht fenders aan beide zijkanten van uw jacht te hebben hangen. Wanneer uw preekstoel buiten uw romp uitsteekt zal deze gemakkelijk tegen de hoge sluismuren kunnen slaan. Het gebruik van een zgn. 'Skippy bal' voorkomt dan veel schade.

Bij de eerste sluis in België koopt u een vaarvergunning, die in elke sluis moet worden afgestempeld. In Frankrijk koopt u een 30-dagen vignet, waarop u zelf de gevaren dag moet aftekenen. Een rustdag is dus geen vaardag.

In Frankrijk komen steeds meer automatische sluizen.
In andere gevallen gaat een sluiswachter per brommer of auto een serie sluizen met u mee. Een handje helpen bij het bedienen van de sluizen wordt niet alleen op prijs gesteld, maar maakt het ook allemaal veel gezelliger. De Franse kanalen zijn tot een diepgang van 1 meter 60 te bevaren.

Denk ook aan een extra marifoonantenne. Deze kunt u later als noodantenne gebruiken, wanneer u er voor zorgt, dat u eenzelfde extra connector monteert voor aansluiting op het dek.

Het schip laten vervoeren
Het is mogelijk om het schip over de weg naar de Middellandse Zee te laten vervoeren. Van de Wetering BV heeft regelmatig transporten naar een aantal plaatsen aan de Zuidkust van Frankrijk.

Ockhuisen Jacht Transport rijdt meer op Slovenië, Kroatië en Griekenland. Bij zowel Van de Wetering als bij Ockhuisen, geldt dat deze transporten geschieden 'in combinatie' d.w.z. of een retourvracht of twee schepen tegelijkertijd. Dit houdt in dat het tijdstip van vertrek niet vast staat. Wel is het mogelijk dat men een plus minus datum opgeeft.

Zevenster Yachttransport vervoert de schepen per boot van IJmuiden naar Palma de Mallorca, dit geschiedt met staande mast. Dit bedrijf werkt met vaste vertrekdata.

Naast boven genoemde transportmaatschappijen zijn er ook een aantal Duitse bedrijven actief op dit gebied.

Kaarten en pilots
Imray geeft een uitgebreide reeks van kaarten uit. Kaarten kopen in het buitenland is af te raden omdat men dan met het 'taalprobleem' kan komen te zitten (Bijv. een Griekse kaart met Griekse tekst is niet te lezen).

Het is goed om van te voren het vaargebied uit te stippelen en daar dan de benodigde kaarten op te kopen. Gemiddeld betaalt men € 20,- per kaart. Het is aan te bevelen om de kaarten in combinatie met een pilot te gebruiken.
Imray brengt een groot aantal pilots op de markt die praktisch de hele Middellandse Zee beslaan. De pilots zijn uitgevoerd met overzichtskaartjes van de havens evenals de nodige informatie betreffende de aanloop, faciliteiten, bezienswaardigheden enz. enz. De pilots zijn gelardeerd met vele luchtfoto's in kleur.
Een en ander is een kostbare zaak. Als men kaarten of pilots over kan nemen is dat zeer te overwegen.
Voor de gebieden aan de Middellandse Zee is het geen 'must' om up to date kaarten te hebben (een rots zal in de loop van jaren niet van plaats veranderen. Water dat betond is komt sporadisch voor).

Verder nog
* Marifoonmachtiging
* Bedieningscertificaat marifoon (Marcom B)
* Certificaat kustnavigatie
* Vaarbewijs
* BTW verklaring. Een aankoopnota of bijlbrief is voldoende. Bij zelfbouw schepen is het tonen van de rekeningen voldoende om een douane verklaring te verkrijgen.

Van alles maakten we een kopie en we zijn ervan uitgegaan hoe meer papieren hoe beter!

Landenvlaggen
Deze kochten we niet maar maakten ze zelf van een stukje oud laken wat we met textielverf beschilderden.

Proviand
We maakten een schrift met daarin de recepten van de maaltijden die we van plan waren te eten tijdens de reis. Aan de hand daarvan stelden we een lijst op met zaken die we moesten inslaan. Etenswaren waarvan we dachten dat die onderweg niet of misschien moeilijk te krijgen waren, hadden de eerste prioriteit en die kochten we in Nederland in. Aangezien provianderen in sommige landen vrij duur (Scandinavië) kan zijn, kun je er voor kiezen om alle beschikbare ruimten met proviand. (blikken groente, soep, Koopmans broodmix, rijst, allerlei pasta's enz. enz.) te vullen. Neem ook voldoende toiletpapier, keukenpapier enz. mee.

De foto's zijn van een tocht naar Riga in Letland en via het Göthakanaal terug in de zomer van 2001.



Tips voor reizigers

Bij het voortschrijden van de leeftijd is er meestal meer tijd om te reizen. Het reismiddel kan velerlei zijn zoals boot, camper en nog vele andere mogelijkheden. Om niet verrast te worden door onvoorziene omstandigheden is het zaak enige voorzorgen te treffen. Er gebeurt altijd wel iets en dan is het nodig om adequaat te reageren. Dit verhaal bevat tips voor degenen die enige maanden ‘aan de reis’ gaan (reizigers). Het aantal onderwerpen is beperkt gehouden daar het verhaal anders te groot wordt.



Mzs. Margeja in het Elblaskikanaal in Polen

Geput is uit de ervaringen die gedurende 30 jaar reizen zijn opgedaan en de vele gesprekken die we hebben gevoerd met reizigers tijdens de diverse reizen. Goed voorbereid zijn is het halve werk.

Machinekamer - Brandstof en smeermiddelen

Zorg voor:
* Garantiebewijs.
* Instructieboek.
* Onderdelenboek.
* Dealerlijst Nederland en in het buitenland.
* Werkplaats-instructieboek van de motor.
* Boekje met harde kaft voor aantekeningen.
* Diverse motoronderhoud boeken.

Maak een elektronisch copie op cd (pdf). Vaak is er op het internet een bruikbare copie te vinden in PDF. Bij voorkeur 2 media gebruiken om een en ander op te slaan waarvan eentje in de kluis.

In het buitenland is een tankstation meestal wat verder weg, zorg daarom voor reserve jerrycans en een karretje en/of een fiets om brandstof te kunnen halen.
Reduceer zoveel mogelijk soorten olie tot motorolie. In de motordocumentatie staat de viscositeit (bv: SAE 10W40) en de kwaliteit (bv: API CD).
Reduceer zoveel mogelijk soorten smeermiddelen tot schroefasvet. Dit is waterbestendig en overal verkrijgbaar.



Niet in alle landen heeft de gasolie een constante kwaliteit tank bij voorkeur DIN EN590.



Bij kleine (verenigings)stations heeft de diesel een te lage omzetsnelheid en wordt ‘s winters niet volgehouden, waardoor er veel risico is op vervuiling en/of water.
Tank daarom alleen bij een wegstation. Wij hebben een keer gehad dat de brandstof uit een 200 liter vat gepompt werd, in een gieter in de tank werd gegoten. Dit kan zeer verkeerd uitpakken als je installatie er niet op is voorbereid.



Als je met een schip op stap bent kan deze methode gebruikt worden om brandstof te halen. Deze methode werkt uitstekend voor 25 l plastic jerrycans en 15 kg gasflessen. Je fietst een beetje wijdbeens maar het is goed te doen. Bij voorkeur de fles of tank vastzetten met een paar zeilbandjes.





Dit karretje (RuXXac) is samen te vouwen tot een klein pakketje. De grote wielen maken het rollen gemakkelijk. Ook hier is een zeilbandje handig. We houden er niet van om gebukt te lopen om een en ander op zijn plaats te houden. Beide methoden kunnen ook goed gecombineerd worden. Er valt ook dan nog te fietsen!



Om de 25 kg zware cans over de steiger te verplaatsen gebruiken we een draagstok.



De stok is speciaal voor dit doel gemaakt van een stukje afval hout. Om hem schoon te kunnen houden is hij gelakt.





Even blazen in het pijpje en de brandstof loopt naar de tank. Helaas lossen de weekmakers uit de PVC slang op in de diesel en de slang wordt hard. Daarom regelmatig de slang wisselen!





Het filteren van de brandstof is helaas noodzakelijk in sommige landen. Vooral de motoren met een hoge druk (common rail) inspuiting hebben zeer schone brandstof nodig. Bij ons gaat het altijd via een filter zoals afgebeeld. Je staat verbaasd wat je in de trechter vind aan water, zand, haren en andere ongerechtigheden.





Tijdens het tanken nemen we altijd een monster in een Pet flesje. Na een dag wordt er gekeken of de brandstof schoon is. Let op! Sommige flesjes hebben een schuimlaag als afdichting. Deze lost op. Alleen V-afdichting gebruiken. De flesjes worden bewaard in het bier kratje. Als de olie schoon blijkt te zijn kan het via het filter aan de tank worden toegevoegd. Draag vinyl handschoenen!







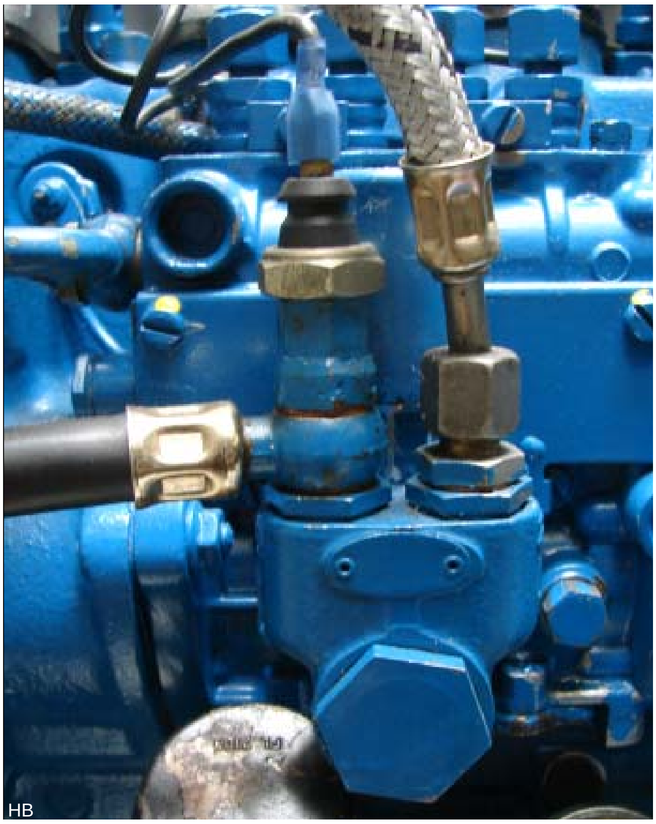
Met een extra voorfilter met waterafscheider is de aanvoer van de diesel snel om te schakelen naar een schoon filter. Deze is zelf gemaakt van plaatselijk verkrijgbare spullen.



Mooier maar ook iets duurder...

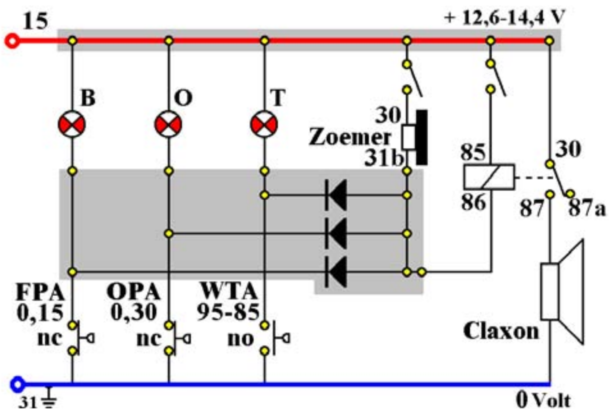


De vacuümmeter geeft de zuiging aan van de brandstof opvoerpomp. Bij schone filters is er nagenoeg geen weerstand en zal de wijzer in debuurt van de 0 blijven. Door het vervuilen van het filter heeft de pomp steeds meer moeite om brandstof aan te zuigen. Het filter kan verwisseld worden als de druk 1/6e van schaalverdeling is gezakt en moet vervangen worden als de wijzer 1/3e is gezakt (0,24 bar). De meeste menbraanpompjes zijn door hun constructie niet in staat om een groot vacuum te verzorgen zodat bij een groot vacuüm de brandstof toevoer kan gaan haperen. Een voordeel is dat het fijnfilter voor de brandstofinspuitpomp nagenoeg niet vervuild.
96% van de storingen zijn aan het brandstofsysteem toe te wijzen. Een goede installatie zal de veiligheid verhogen en storingen voorkomen.



Op de brandstof aanvoer leiding bij de brandstof-opvoerpomp is een drukschakelaar gemonteerd die schakelt bij ongeveer 0,2 atmosfeer. Als er geen brandstof komt (tank leeg) of er kan geen vacuum opgebouwd worden door luchtlekkage of het voorfilter is vuil, wordt een lampje en een zoemer geschakeld. Bij zwaar weer wordt parallel hier aan een claxon geschakeld zodat tijdig gereageerd kan worden op een dreigend brandstof tekort.

Schakelschema



F=Fuel P=Pressure A=Alarm O=Oil W=Water.
De claxon wordt alleen bijgezet in zwaar weer.

Dialyse apparaat

Na verloop van vele jaren zijn de meeste brandstof tanks zo vervuild dat deze eigenlijk gereinigd moet worden.
Het probleem is dan waar moet ik met de vervuilde brandstof naar toe. De meeste leveranciers nemen het niet terug en de gemeente reiniging gaat in de stress.
Een oplossing is dan een pomp met filter en een verzameling lege jerrycans. Na de schoonmaak van de tank kan de gefilterde gasolie of diesel probleemloos weer gebruikt worden.



Met een brandstof-opvoerpomp uit een Morris en een dieselfilter met waterafscheider uit een VW Golf is een filterinstallatie samen gesteld. De manometer geeft de mate van vervuiling aan.
Hiermee is de inhoud van de dieseltank zolang te filteren tot al het vuil en water verwijderd is.

Smeeroliefilter



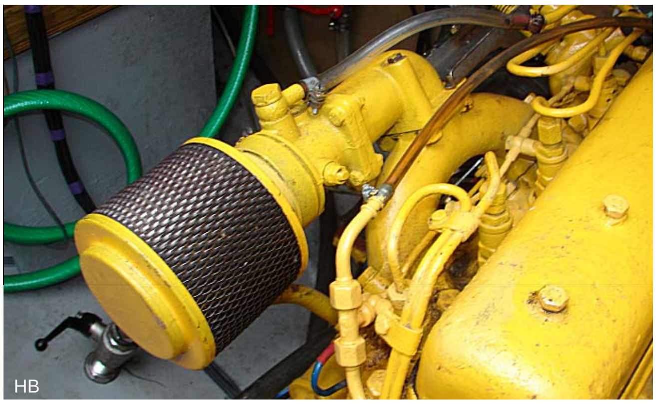
Veel motoren hebben een olieaftap plug met een magneet die bedoeld is om zwevende ijzerdeeltjes vast te houden zodat ze bij een oliewissel verwijderd kunnen worden. Momenteel wordt de vuile olie gewisseld met een slang via de smeerolie peilstok opening. Het zwevende ijzer blijft dan aanwezig op de plug. Via een magneet op het smeeroliefilter worden de ijzerdeeltjes vast gehouden in het filterhuis. Bij verwisseling van het filter ben je ook de ijzerdeeltjes kwijt.

Potje?



Een open potje met azijn neemt de (gemorste) diesellucht weg. De troep kan trouwens ook weg!

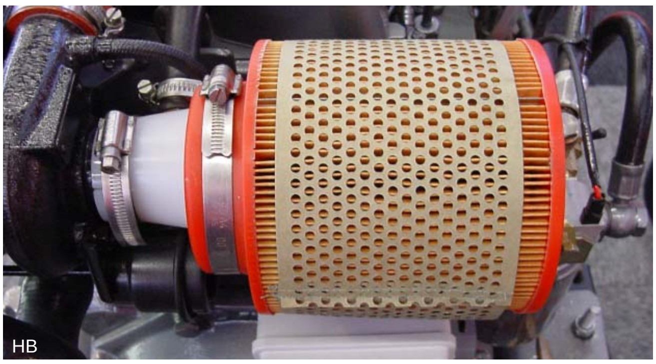
Luchtfilter

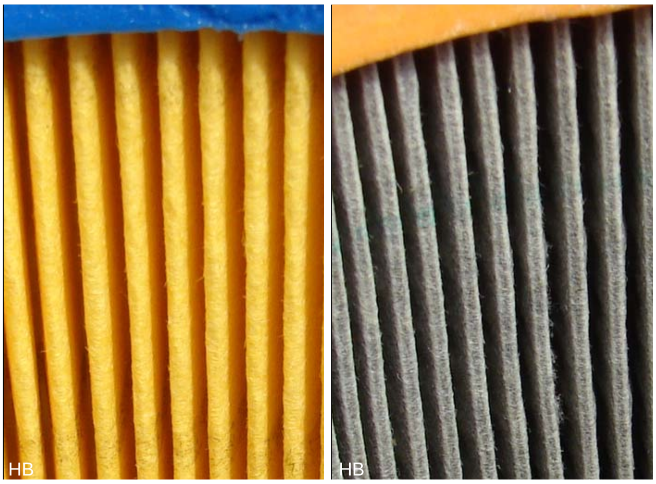


Dit luchtfilter is geen filter maar een moeren en boutenfilter ook wel keienvanger genoemd. Bij 21% van de oliemonsters zit er zand in de smeerolie! Aan de kleur is te zien dat hij nog vuil is ook. De plastic slangen vormen een risico want door de gasolie in de retourleiding zal de slang hard worden en kunnen breken waarna de weglekkende gasolie een brand kan veroorzaken.



Dit keukenpapiertje heeft met 2 elastiekjes tijdens 6 uur draaien om het bovenstaande filter gezeten. Aan de vervuiling is te zien dat een goed filter noodzakelijk is.





Het linker filter is nieuw en het rechter heeft 250 uur dienst gedaan. Daarmee is voorkomen dat heel wat vuil een schurende werking op de cilinder heeft kunnen uitoefenen.



Met een anemometer is de luchtsnelheid gemeten tijdens het stationair draaien (links = 6 Bf) en bij maximum toerental (rechts = 11 Bf). Het luchtfilter moet dan van goede huize komen om met deze windsnelheden nog goed te kunnen functioneren. Een onbelemmerde toevoer van verse lucht is noodzakelijk voor een goed functioneren.

Wij kopen de olie en luchtfilters meestal in Polen. De prijs is daar ongeveer een derde van die in Nederland.

Smeerolie
Bij lange reizen raakt de reserve smeer olie een keer op. Het is handig om te weten waar je op moet letten bij de aankoop in landen waar je de tekst niet kunt lezen op de oliecans.
* De soort en hoeveelheid van de dopes (toevoegingen) bepalen de viscositeit en de kwaliteit.
* De kwaliteit wordt uitgedrukt in een code die door het Amerikaans Petroleum Instituut (API) is bepaald.
* De viscositeit (vloeibaarheid) wordt aangegeven volgens de normen van de Society of Automotive Engineers (SAE).

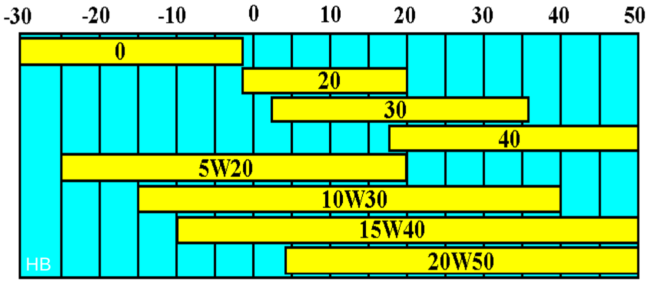
API code
De C staat voor Commerce (dieselmotoren).
De S staat voor Service (benzine motoren).

Code	dope	belasting van de motor
CA	matig	licht
CB	sterk	middelmatig
CC	zeer sterk	zwaar
CD	zeer sterk	zeer zwaar

Als vuistregel geef ik meestal aan dat de C staat voor Compressie motoren. Dieselmotoren ontsteken door de compressietemperatuur. De S kun je dan stellen voor Spark-engines ofwel voor motoren die ontsteken door een vonk. De API- en SAE-code staan op de verpakking.

Viscositeit
* SAE 5 t/m 20 zijn dunne olie soorten.
* SAE 20 t/m 50 zijn de dikke soorten olie.
* Gebruik bij voorkeur een multigrade olie. Een belangrijk voordeel is de snellere spreiding door het systeem met een koude start.
Gebruik uitsluitend de voorgeschreven olie. Zie hiervoor het bij de motor behorend instructieboek.

Relatie viscositeit en omgevingstemperatuur



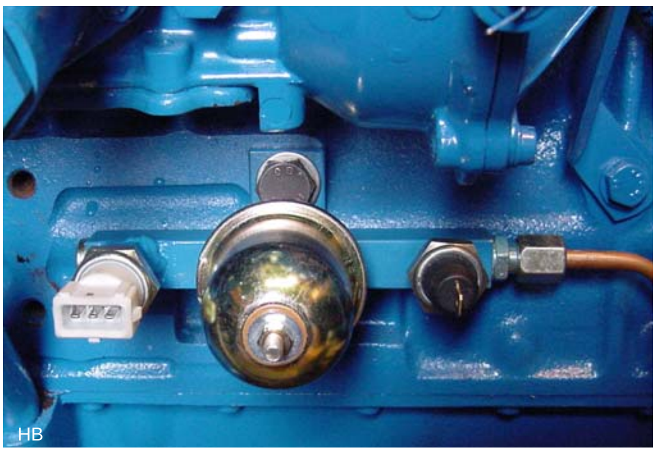
De bovenste 4 zijn de zogenaamde singlegrade olieën en de onderste 4 zijn de multigrade olieën.

Moderne motoren met een computer gestuurde inspuiting worden veel hoger belast dan de conventionele motoren. Daarom worden hiervoor speciaal ontwikkelde oliesoorten gebruikt. Lees dus nauwkeurig de handleiding om schade te voorkomen.

Zonder oliedruk zal de motor binnen enkele minuten vastlopen. Er zijn 2 indicatie-methoden:
Een wijzerinstrument (analoog); of
Een instrument (drukschakelaar) met een akoestische alarmsignaal (zoemer).



Om bij een fout van de sensor problemen te voorkomen hebben wij de motor uitgerust met 2 aparte sensoren, een voor de optische drukaanwijzing en een druk schakelaar. Om het te kunnen monteren is een oliedruk verdeler gemaakt.





Het paneeltje van ons schip heeft naast diverse metertjes ook 4 lampjes. Als een van de lampjes gaat branden wordt er ook een buzzer geschakeld en met zwaar weer een klaxon van 95 dB.
B = brandstof en wordt geschakeld als de brandstoffilters vuil worden en het aanzuigvacuum te hoog wordt.
O = oliedruk en gaat branden als de oliedruk onder de 0.6 bar komt.
A = accu en gaat branden als de dynamo geen stroom levert.
T = temperatuur van de cilinderkop en is afgesteld op 95 graden Celcius.

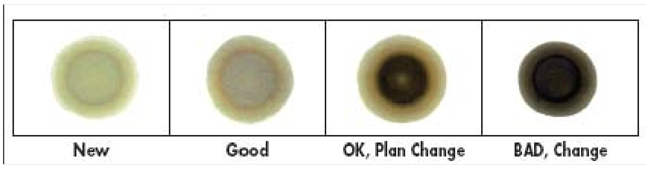


Het schakelpaneel van de motor.

Wanneer oliewisselen?



Ongebruikte olie ziet er schoon uit en in de motor wordt het steeds vuiler. Stel dat we 2 druppels schone olie op een koffiefilter laten vallen dan zal deze uitvloeien in een mooie lichtgele vlek als we het filter zo neerleggen dat de olie geen contact met iets anders kan maken door hem op een blikje of zo te leggen. Maak na 1 uur bij 20 à 25 graden Celcius een foto van de vlek. Dit is de standaardvlek van uw olie.
Af en toe kunt u dit ook doen met de olie afkomstig van de peilstok. U zult dan een vlek krijgen die een zwart centrum heeft.



Als de diameter van het zwarte deel de helft van de buiten diameter heeft is het tijd om over oliewisselen na te denken. Er is nog veel meer te zien aan deze vlek maar dat laten we aan experts over. De vakman noemt dit de blotter spottest.
Samenvatting:
* Zorg dat het papier aan de rand wordt ondersteund, zodat het in het midden niet in contact komt met de ondergrond.
* Laat 2 warme druppels van de peilstok in het midden op het papier vallen.
* Geeft het monster de tijd om uit te vloeien en enigszins op te drogen (zet het eventueel in de zon).
* De olie vormt minimaal één ring, maar meestal twee.
* Het centrum toont de vervuiling. Bij regelmatig verversen van de olie is deze klein ten opzichte van de hele vlek. Niet groter laten worden dan 50% van de buitenring.
* De ring er omheen geeft het vloeiend vermogen aan van de olie. Deze zone is het moeilijkst te beoordelen. De kleur (stro-geel tot amber) geeft o.a. een indicatie over de oxidatie.
* Doe deze test regelmatig en bewaar het of maak er een foto van. De serie geeft dan een beeld over de vervuiling.

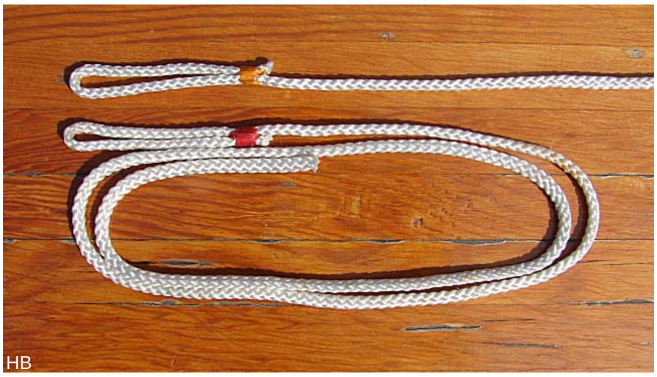
Opmerking
Deze methode geeft een indicatie, is geen oliekeuring en geeft geen indicatie over de kwaliteit van de motor. Daarvoor moet u een olie monster opsturen naar een firma die dit regelmatig doet.



Bij dit monster is de buitenste ring sterk uitgevloeid. Het is of een hele dunne olie, of een zeer warme dag tijdens het testen of de olie bevat brandstof bv. van een slechte verstuiver. Het wordt tijd om een vakman te raadplegen!

UITRUSTING

Het gaat met improviseren ook zonder, maar met extra uitrustings stuk is het een stuk aangenamer. Meestal zijn het simpele onderwerpen die op een cruciaal moment van grote waarde zijn.



Over de jaren heen hebben onze katoenen zeilbandjes zich ontwikkeld tot 5 mm nylon lijntjes zonder kern met een materiaallengte van 1,1 meter. Meestal zijn er een stuk of vijftig aan boord. Het is heel eigenaardig dat ze nogal gemakkelijk verdwijnen.



Diverse gereedschapjes voor het geval dat er snel iets moet gebeuren. Het komt ook voor dat je een buurman in de sluis even helpt omdat de boot blijft ‘hangen’. Let er op dat je dan bij een gesplitst oog het korte deel doorsnijdt. De zaag wordt gebruikt bij takken in het schroefraam. Deze kunnen zeer halstarrig zijn en een scherpe zaag is dan een weelde. Op de grotere schepen waar ik op gevaren heb lag er in elke bolderkast een scherp geslepen bijl.



Deze haakstok is ‘scherp’ geslepen zodat we wier en andere ongerechtigheden in de schroef los kunnen snijden zonder in het water te moeten.



Dit spul heeft de neiging om zich als een kluwen om de naaf van de schroef te gaan zitten. Een klus voor de geslepen pikhaak!



Op sommige plaatsen zijn er “booby traps” in het water gelegd bestaande uit een een stuk betonijzer met een eind nylon touw er aan.
Zonder inspectiekoker en passend gereedschap heb je een probleem...

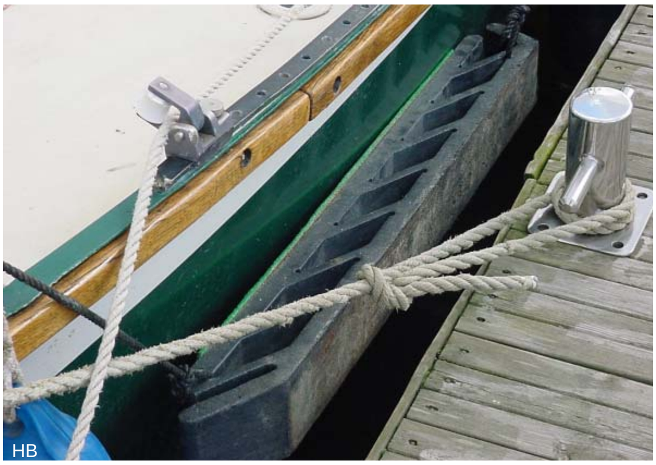


Het blauwe zeil is met de geslepen pikhaak door het inspectie luikje gehaald. De afdichting ervan staat linksachter in de kuip. Het kan geborgd worden met een snelsluiting.





Vurenhout is lekker licht van gewicht en niet duur.
De 2 lijntjes vastzetten met een stoppersknoop.



Dit type wrijfhout wordt door de binnenvaart gebruikt en is gemaakt van polytheen recycling materiaal o.a. koffiebekertjes.



De huid van het schip wordt afdoende beschermd.



Bruikbaar als fender bij schuine walkanten met stenen. Zorg dat het wiel zo zwaar is dat hij voor de helft boven water uitsteekt. Karting wielen en 2CV wielen worden ook wel voor dit doel gebruikt. Vastzetten met 2 lijnen!



Bij dit soort walletjes is het slecht aanleggen. Een drijvend wiel is de oplossing.







Gezien op de Franse kanalen.





Met een permanent extra lijntje is de fender eenvoudig en snel horizontaal te hangen.



Het met geweld uitschieten van het ventieltje heeft iemand in Den Oever een oog gekost.



Met een oog in het ophanglijntje wordt de kracht over een groter oppervlak verdeeld.

De fender is half gevuld met zand en blijft daardoor rechtop in het water staan.



Het zelfde kan bereikt worden door er een van deze gegoten gewichten aan de fender te hangen.





Deze met Proflex gerepareerde fender is al weer jaren in gebruik.





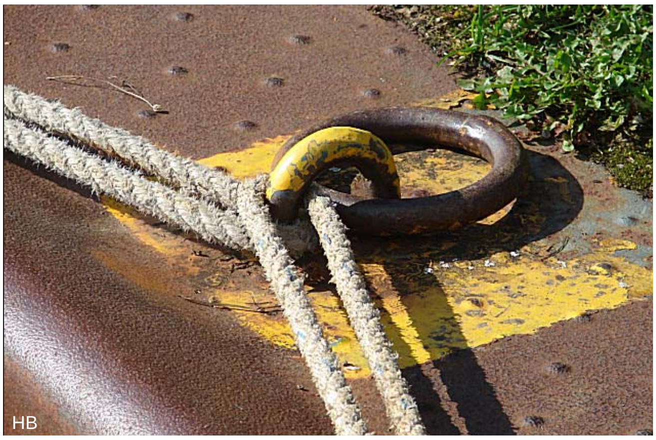
Sluishaak (alleen voor jachten)



Deze situatie is niet zo handig... Bij een groot verval en een smerige sluiswand is het geen pretje om de lijn om te moeten steken. Dan is een sluishaak een uitkomst.



Een landvast met een oog is gemakkelijk op de sluishaak te steken. De haak niet dunner dan 14 mm maken.



Bij overnachten aan een damwand de lijnen niet door de ring halen. Dit voorkomt het tikken van de ring op het staal wat je danig uit de slaap kan houden. Er wordt ook wel een tak onder de ring gelegd om het tikken te voorkomen.



2 ex mastjes van een surfplank zijn afgedopt met een epoxy gelijmde druif en een stop. Te gebruiken als vaarboom, polstok en als schoorboom. Bij de linker lag de glasvezel aan de oppervlakte. Is daarom geschuurd en van 3 lagen 2 componenten polyurethaan voorzien.





Op de Warta (Pl) bij Wronki ligt Margeja gemeerd in de neer aan een krib met schoorbomen om het schip uit de wal te houden. GOEDE REIS en BEHOUDEN VAART!